Nr 43 zawiera wyłącznie Dział Lotnictwa Cywilnego.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rok XIX. Warszawa, 15 października 1937 r. Nr 44.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Mechaniczno-Kolejowy.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY.

387.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 maja 1937 r. w sprawie wprowadzenia hamulców samoczynnych do taboru towarowego P. K. P.

I.

Na podstawie umowy zawartej pomiędzy przedsiębiorstwem „Polskie Koleje Państwowe" a towarzystwem „Westinghouse" w Londynie, to ostatnie dostarczy dla wagonów towarowych P. K. P. w okresie czasu do 1940 r.:

39.000 kompletów specjalnych urządzeń hamulcowych syst. Westinghouse Lu V I,
21.000 kompletnych przekładni hamulcowych,
73.000 „ urządzeń przewodowych.

Ponadto P. K. P. wykonają w tym czasie we własnym zakresie przeróbkę 18.000 przekładni hamulcowych na wagonach P. K. P. z hamulcem ręcznym.

Wymienione wyżej urządzenia hamulcowe są wykonywane częściowo w krajowych wytwórniach, częściowo zaś w Anglii. Urządzenia hamulcowe, wykonywane za granicą są dostarczane do Polski c. i. f. Gdynia.

Odbiór techniczny urządzeń hamulcowych, wyrabianych w Anglii jest przeprowadzany przez delegata P. K. P. w Anglii; odbiór w wytwórniach krajowych — przez przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji.

Wprowadzenie hamulców zespolonych do taboru towarowego P. K. P. związane jest z przydzielaniem dla D. O. K. P., w których obrębie znajdują się warsztaty montażowe:

a) urządzeń hamulcowych kompletnych wraz z przekładniami hamulcowymi oraz ich części składowych;

b) urządzeń hamulcowych kompletnych oraz ich części składowych, lecz bez przekładni hamulcowych;

c) urządzeń przewodowych kompletnych.

Urządzenia hamulcowe i przewodowe przyjęte w Gdyni lub odebrane w wytwórniach krajowych są kierowane przez D. O. K. P. w Toruniu na podstawie zarządzeń Ministerstwa Komunikacji do jednego z warsztatów kolejowych w Pruszkowie, Poznaniu lub Tarnowie.

Odbiór części hamulcowych, nadesłanych z zagranicy do Polski dokonywany jest w Gdyni przez przedstawicieli D. O. K. P. w Toruniu (ważenie). Wszystkie urządzenia hamulcowe i przewodowe, wymienione wyżej nadsyłane z Gdyni lub z jakiejkolwiek wytwórni krajowej do jednego z wymienionych warsztatów kolejowych, powinny być odebrane ilościowo przez ten warsztat w ciągu 7 dni, licząc od następnego dnia po nadejściu przesyłki. Sposób odbioru określa się okólnikiem „Odbiór, gwarancja i utrzymanie urządzeń hamulcowych i przewodowych".

Wszystkie 39.000 kompletnych urządzeń hamulcowych jak również pewna liczba urządzeń przewodowych będą zmontowane na wagonach towarowych P. K. P. wyłącznie w wymienionych wyżej trzech warsztatach.

Warsztaty kolejowe w Pruszkowie, Poznaniu i Tarnowie przydzielają komplety przewodowe do warsztatów montujących tylko urządzenia przewodowe.

Urządzenia przewodowe są wysyłane do warsztatów przewodowych na żądanie tych warsztatów i w ramach programu, ustalonego przez Min. Kom.

Wysyłka urządzeń przewodowych jest dodokonywana w sposób następujący:

Warsztat w Pruszkowie przydziela urządzenia przewodowe do:

1) warsztatów na Warszawie — Wschodniej i

2) warsztatów w Brześciu n. B.

Warsztaty w Poznaniu przydzielają urządzenia przewodowe do:

1) warsztatów w Ostrowiu Wlkp.,

2) warsztatów w Bydgoszczy.

Warsztaty w Tarnowie przydzielają urządzenia przewodowe do:

1) warsztatów w Piotrowicach,

2) warsztatów w Stryju.

W celu jednolitego księgowego ujęcia zmian majątkowych, wywołanych zakupywaniem hamulców zespolonych i kosztami z tym związanymi, otwiera się w schemacie księgowania P. K. P. (Dz. Urz. Nr 6 z 1930) **w rachunku 9** (Rozracunki międzyokresowe) **nowe konto 21** (dwadzieścia jeden) p. t. „Angielskie urządzenia hamulcowe" z podziałem na następujące subkonta:

subk. Nr 1 „Komplety hamulcowe z przekładniami";

subk. Nr 2 „Komplety hamulcowe bez przekładni";

subk. Nr 3 „Komplety przewodowe".

Przy odbiorze kompletów winna Dyrekcja Toruńska obciążać r-k 9 konto 21 subkonto 1, 2 lub 3, uznając r-k 11 konto 1 (konto obrachunkowe) Zarządu Głównego P. K. P., który ze swej strony powiększy rachunek zobowiązań P. K. P.; przy wysyłce zaś do innej Dyrekcji uznawać rachunek 9 konto 21, subkonto 1, 2 lub 3, obciążając konto obrachunkowe danej dyrekcji. Dyrekcja otrzymująca komplet winna niezwłocznie — (nie czekając na normalne księgowe zawiadomienie obrachunkowe) — uznać Dyrekcję Toruńską, obciążając u siebie r-k 9 konto 21 subkonto 1, 2 lub 3.

Po protokólarnym stwierdzeniu wmontowania urządzenia do wagonu, Dyrekcja, która dokonała wmontowania, winna uznać r-k 9 konto 21 subkonto 1, 2 lub 3, obciążając konto obrachunkowe Zarządu Głównego P. K. P. (r-k 11, konto 1), który ze swej strony powiększy r-k majątku P. K. P.

II.

Wszystkie wydatki związane z wprowadzeniem hamulców zespolonych do taboru towarowego P. K. P., a także z przystosowaniem tego taboru do ruchu na hamulcach zespolonych w myśl pisma M. K. Nr F. K. II 37/6/36 z dn. 4.VIII. 1936 r., z wyjątkiem zarachowań wartości samych urządzeń hamulcowych „Westinghouse" jak wyjaśniono wyżej, będą dokonywane w Rozd. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego.

W związku z tym Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości co następuje:

A. Sprawy, związane z wprowadzeniem hamulców zespolonych do taboru towarowego P. K. P., a tym samym z kredytami i rozchodami rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego, należą do kompetencji Departamentu Mechanicznego i Zasobów M. K. (Dep. VI), w szczególności zaś do samodzielnego Referatu Hamulcowego M. K.

Do tych spraw należą:

1) montaż hamulców West. Lu V-1 na wagonach towarowych bez hamulca ręcznego i z hamulcem ręcznym;

2) montaż przewodów hamulcowych na wagonach towarowych;

3) montaż cz. hamulcowych na parowozach i tendrach, ustawianie sprężarek parowozowych, przystawek T/O itd.;

4) montaż nowych cz. uzupełniających hamulcowych na taborze towarowym P. K. P.;

5) Przystosowanie warsztatów do montażu hamulców i przewodów oraz związane z tym ustalanie typów maszyn, narzędzi itd.;

6) Spowodowanie zakupu części hamulcowych, maszyn, narzędzi itp. w związku z przystosowaniem taboru towarowego P. K. P. do ruchu na hamulcach zespolonych odnośnie do punktów 1, 2, 3, 4, 5;

7) Przeróbka przekładni hamulcowych na wagonach towarowych P. K. P. z hamulcem ręcznym;

8) Budowa stacji sprężonego powietrza, do sprawdzania sprawności hamulców w pociągach towarowych na stacjach węzłowych;

9) Uruchomienie centralnych warsztatów hamulcowych do rewizji zaworów rozrządowych i sprężarek parowozowych;

10) Kontrola pracy urządzeń hamulcowych i przewodowych w ruchu.

11) Przystosowanie taboru właścicieli prywatnych do ruchu na hamulcach samoczynnych;

12) Przydzielanie kredytów w porozumieniu z Departamentem Finansowym M. K., udzielanie upoważnień oraz zatwierdzanie wydatków.

Wobec powyższego Dyrekcje powinny kierować pisma w sprawach technicznych i finansowych, związanych z powyższym wyszczególnieniem do Departamentu VI M. K. (Referat Hamulcowy).

B. Na początku każdego kwartału Dyrekcjom będzie udzielany kredyt na rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego, celem dokonania robót wyszczególnionych wyżej, związanych z wprowadzeniem hamulców zespolonych do taboru towarowego P. K. P.

Zapotrzebowanie kredytu kwartalnego na rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego, zawierającego szczegółowy program prac i związanych z tym wydatkków, powinny Dyrekcje zgłaszać do Dep. VI M. K. (Referat Hamulcowy) w terminie do dnia 15 miesiąca poprzedzającego następny kwartał (marzec, czerwiec, wrzesień, grudzień).

C. W celu wykorzystania udzielonego kredytu, Dyrekcjom będą wydawane na poszczególne roboty upoważnienia. Na roboty montażowe — na początku każdego kwartału będą podawane ceny jednostkowe montażu, które należy ściśle przestrzegać przy wykonywaniu robót.

Dyrekcje będą mogły korzystać z kredytów przydzielonych tylko na zasadzie upoważnień M. K. Wydatkowanie ponad kwoty upoważnień lub przekraczanie cen jednostkowych na montaż jest niedopuszczalne. Bez upoważnienia M. K., Dyrekcje nie powinny dokonywać żadnej roboty oraz obciążać wydatkami z tym związanymi rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego.

Przed przystąpieniem do roboty, związanej z hamulcami towarowymi, Dyrekcje powinny uzyskać na to odpowiednie upoważnienie M. K. celem wydatkowania z kredytu, przydzielonego na rozdz, 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego.

D. W związku z przystosowaniem taboru towarowego P. K. P. do ruchu na hamulcach zespolonych, przystosowaniem warsztatów P. K. P. do montażu hamulców oraz budową stacji powietrza sprężonego i uruchomianiem centralnego warsztatu hamulcowego, Ministerstwo Komunikacji zakupuje dla P. K. P. urządzenia mechaniczne i warsztatowe, cz. hamulcowe dla parowozów i tendrów oraz uzupełniające do wagonów towarowych P. K. P.

Dyrekcje O. K. P., dokonywujące odbiorów materiałów na zasadzie umów M. K., przeprowadzą wypłaty należności za nie, zaliczając te wydatki Dyrekcjom konsumującym według planów wysyłki otrzymywanych z M. K.

Pismem Nr FR. 1-6/6 z dn. 9/II. 1935 r., Ministerstwo Komunikacji zarządziło, by zakupy tych materiałów, maszyn, narzędzi, urządzeń, cz. hamulcowych itd. były dokonywane na rachunek zasobów.

Odnoszenie wartości użytych materiałów na rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego może nastąpić w miarę ich wydawania z magazynu zasobów i postępu zużycia w warsztatach. Wartością zużytych materiałów powinna Dyrekcja konsumująca obciążać Dyrekcję O. K. P. w Toruniu, która na tej podstawie będzie obciążać prowadzony u siebie rachunek dostaw hamulcowych w rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego.

Poleca się zatem Dyrekcjom konsumującym przy obciążeniu D. O. K. P. w Toruniu podawać obok globalnej kwoty wydatku również Nr Umowy M. K., na zasadzie której to obciążenie zostało dokonane, ceny jednostkowe zakupu według odpowiedniego § Umowy oraz ilość obiektów.

W razie braku tych danych, D. O. K. P. w Toruniu powinna nieuznane obciążenie zwrócić danej D. O. K. P. do uzupełnienia danych (Nr umowy M. K., cena jednostkowa, ilość), zawiadamiając o zwłoce M. K.

E. Po ukończeniu każdego miesiąca sprawozdawczego, celem zatwierdzenia przez Dep. VI. M. K. wydatku uskutecznionego, Dyrekcja w terminie najpóźniej 2-miesięcznym, licząc od dnia zakończenia m-ca sprawozdawczego, powinna złożyć sprawozdanie miesięczne według załączonego wzoru. Sumy tych sprawozdań muszą być uzgodnione każdorazowo z Biurem Finansowym. W tych sprawozdaniach obok globalnej kwoty wydatków, uskutecznionych w danym m-cu sprawozdawczym, powinien być przedstawiony podział tej sumy na poszczególne wydatki, z powołaniem się na odnośne upoważnienia M. K., jak wykazano w załączonym wzorze. W uwagach do sprawozdań miesięcznych w rubrykach montażu cz. hamulcowych, przeróbki przekładni, wykonania osłon kurka końcowego itd., na które to roboty M. K. co kwartał przydzielać będzie ceny jednostkowe wykonania, należy umieszczać, wyszczególniając każdą robotę oddzielnie, ilość wykonanych obiektów oraz faktyczne ceny wykonania. Dyrekcja O. K. P. w Toruniu, wyrachowując się z przeprowadzonych zakupów w myśl Umów M. K., dokonanych bezpośrednio, lub na zasadzie obciążeń D. O. K. P. konsumujących, w uwagach sprawozdań dla poszczególnej umowy M. K. powinna umieszczać ilość obiektów zakupionych.

Obok sprawozdań, wyszczególnionych wyżej, poleca się Dyrekcjom składać jednocześnie sprawozdania dodatkowe, wyjaśniające kwoty wydatkowania przy poszczególnych robotach:

1) na robociznę, podając pracogodziny w sumie globalnej oraz jednocześnie przy robotach montażowych, wykonaniu osłon kurka końcowego itd., na które zostały przydzielone ceny jednostkowe wykonania, podział — na montaż, magazyn i biuro,

2) na materiał dodatkowy, wyrachowując się z rodzaju materiału zużytego, zaznaczając na jaki cel ten materiał został zużyty,

3) na koszta ogólne, wyszczególniając poszczególne pozycje, składające się na ten wydatek.

Jednocześnie uchyla się zarządzenia M. K. Nr Nr:

Nr M. T. VI. 112/166 z dnia 1.X. 1934 r. i

Nr M. H. VIII. 804/385 z dnia 7.IX. 1936 r.

Nr M. H. VIII. 804/194.

Załącznik do okólnika Nr M. H. VIII. 804/194 z dn. 5.V. 37 r.

Warszawa, dn. 4 sierp. 1936 r.

Ministerstwo Komunikacji
Departament Finansowy
Nr FK. II. 37/6/36.

Zmiany z dniem 1 września 1936 r. w księgowaniu kosztów wprowadzenia hamulców zespolonych.

Do

wszystkich D. O. K. P.

Począwszy od 1/IX-rb. należy wszystkie wydatki związane z wprowadzeniem hamulców Westinghous'a odnosić wprost na R 4 § 5 funduszu inwestycyjnego P. K. P. (z pominięciem r-ku 9, K. 21), pokrywając je z bieżących środków obrotowych (wzgl. normalnych dotacyj M. K.) w ramach przydzielonego na ten cel kredytu.

Subkonta 4, 5 i 6 na r-ku 9, koncie 21 otwarte zarządzeniem Nr MT. VI. 112/166 z 1.X. 1934 r. zostają z dniem 31.VIII. rb. zamknięte. Gotówkę pozostałą jako saldo na tych subkontach przekażą Dyrekcje do Kasy Głównej PKP. w Ministerstwie Komunikacji, jako zwroty rezerw na inwestycje hamulcowe.

Otrzymane zwroty Zarząd Główny zaliczy u siebie na r-ku 18-k i subk. 3 jako „rezerwy z angielskiej pożyczki hamulcowej i każdego miesiąca, poczynając od m-ca sprawozdawczego września włącznie, przenosić będzie z tego rachunku aż do jego wyczerpania na wpływy fund. inwestycyjnego (R. 1 § 1 p. 2) sumę odpowiadającą łącznej wysokości wydatków wykazanych przez wszystkie D. O. K. P. w R. 4 § 5 fund. inwest.

W miejsce sprawozdań z wydatków dokonanych w r-ku 9 k. 21 subk. 4, 5 i 6 Dyrekcje (Wydziały Mechaniczne) przesyłać będą do Dep. VI sprawozdania z R. 4 § 5 fund. inwest. z podziałem na poszczególne pozycje w/g wskazówek, które Dyrekcja otrzyma dodatkowo z Dep. VI M. K. Sumy tych sprawozdań muszą być uzgodnione każdorazowo z Biurem Finansowym.

(—) **Uhniat,**
Dyrektor Departamentu.

D. O. K. P. w ....

Załącznik do pisma ....

Sprawozdanie wydatków uskutecznionych z Rozdz. 4 § 5

Funduszu Inwestycyjnego za mc .... 193..... roku.

Załącznik do okólnika Nr MH. VIII. 804/194
z dnia 5. V. 37 r.

Wzór

Sprawozdanie z wydatków uskutecznionych z rozdz. 4 § 5 funduszu inwestycyjnego za m-c maj 1936 r.

Nr. porządkowy	Wyszczególnienie	a	b	c	d	e	f=a+e	Wyrachowanie się z wydatków na poszczególne upoważnienia						UWAGI
								g	h	wydatkowano				
										saldo 1/V 1936		saldo 1/VI 1936		
		Robocizna	Premia	Materiał (dodatkowy)	Koszta ogólne	Wypłaty na Umowy MK.	Razem	Nr i data upoważnienia (Umowy)	Kwota upoważnienia (Umowy)	i	j	m = h—f lub i—f	n = f—h lub f—i lub f+j	
										mniej	więcej	mniej	więcej	
1	Montaż hamulców na wagonach bez hamulca ręcznego	10.829,65	3.345,90	716,72	472,75	—	15.305,02	MH. VIII. 804/36 z 15/4 — 36 r.	à— 75	—	—	0,18	—	211 wagon. à—74,82
2	Montaż hamulców na wagonach z hamulcem ręcznym	13.001,28	4.275,84	585,00	943,19	—	18.845,31	,,	à—120	—	—	4,63	—	163 wag. à—115,37
3	Montaż przewodów hamulcowych	1.829,68	615,24	—	184,63	—	2.649,55	,,	à— 68	—	—	1,17	—	385 wag. à—6,83
4	Montaż przewodów na 17000 wagonach z ham. ręcznym	875,10	390,25	42,73	51,72	—	1.359,80	,,	à— 12	—	—	—	0,15	112 wag. à=12,15
5	Montaż przystawek hamulc. T/O i kranów maszynisty	117,00	32,88	—	—	—	149,88	,,	à— 25	—	—	0,02	—	6 kompl. kurków przystaw. i kran. man. à—24,98
6	Wykonanie wzorników	843,10	375,62	1.650,00	112,74	—	2.961,46	MH. VIII. 804/148 z 22/3 1936 r.	3.780	2.978,93	—	—	2,57	wykonano całkowicie
7	Budowa stacyj spręż. powietrza	3.478,15	1.098,75	17.860,22	380,33	—	22.847,45	MH. VIII. 806/7 z 2/4 — 36 r.	44.800	—	—	21.982,55	—	
8	Zakupienie pomp parowozowych	—	—	—	—	31,500	31.500,00	MZ. IV. 348/Um. 1416 z 15/X—34 r.	1,800.000	1,755.000,00	—	1,723,500,00	—	7 pomp XII S.
9	Razem .	30.973,96	10.134,48	20.854,67	2.145,36	31,500	95.608,47							

Uwagi: W celu wytłumaczenia rubryk i, j, m i n załącza się dodatkowy załącznik A.

Wzór

Załącznik A do okólnika N. MH. VIII. 804/194
z dnia 5. V 1937 r.

Sprawozdanie z wydatków uskutecznionych z rozdz. 4 § 5 funduszu inwestycyjnego za m-c .... 1936 r.

Nr porządkowy	Wyszczególnienie	a	b	c	d	e	f=a−e	Wyrachowanie się z wydatków na poszczególne upoważnnienia						UAWGI
								g	h	Wydatkowano				
										saldo 1 . . . 1936		saldo 1 . . . 1936		
		Robocizna	Premia	Materiał (dodatkowy)	Koszta ogólne	Wypłaty na Umowy MK.	Razem	Nr i data upoważnienia (Umowy)	Kwota upoważnienia (Umowy)	i	j	m = h−f lub i−f	n = f−h lub f−i lub f+j	
										mniej	więcej	mniej	więcej	
							miesiąc styczeń 1936 r.							
										saldo 1/I—36		saldo 1/II—36		
3	Budowa stacyj sprężonego powietrza	2 150,00	698,00	150,00	102,00	—	3.000	MH. VIII. 806/1 z 2/I—36	44.000,00			41.000,00		roboty przygotowawcze
							miesiąc luty 1036 r.							
										saldo 1/II—36		saldo 1/III—36		
5	„	1.500,00	426,00	*) 8.000,00	74,00	—	10,000	MH. VIII. 806/1 z 2/I—36	44.000,00	41.000,00		31.000,00		*) zakupiono rury do przewod. powietrza
							mięsiąc marzec 1936 r.							
										saldo 1/III—36		saldo 1/IV—36		
2	„	3.000,00	750,00	100,00	150,00	—	4.000	„	44.000,00	31.000,00		27.000,00		w m-c. IV nie wydatk.— saldo 1/4—36 dot. salda 1/V — 36
							miesiąc maj 1836 r.							
										saldo 1/V—36		saldo 1/VI—36		
7	„	4.250,00	1.125,00	2.600,00	525,00	—	8.500	„	44.000,00	27.000,00		18.500,00		
							miesiąc czerwiec 1936 r.							
										saldo 1/VI—36		saldo 1/VII—36		
4	„	3.600,00	1.000,00	10.000,00	400,00	—	15.000	„	44.000,00	18.500,00		3.500,00		w m-c. 7 i 8 nie wydatk. saldo 1/7—36 dotyczy salda 1/9—36
							miesiąc wrzesień 1936 r.							
										saldo 1/IX—36		saldo 1/X—36		
3	„	2.500,00	785,00	135,00	125,00	—	3.535	„	44.000,00	3.500,00		35		wykonano całkowicie

388.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 maja 1937 r. w sprawie montażu hamulców samoczynnych na taborze towarowym P. K. P.

Program montażu urządzeń hamulcowych i przewodowych na wagonach towarowych przewiduje całkowite przystosowanie taboru towarowego P. K. P. do hamowania samoczynnego. Część wagonów towarowych otrzyma hamulce i przewody na podstawie umowy z Tow. „Westinghouse'a", reszta zaś zostanie wyposażona przez P. K. P. we własnym zakresie.

A. **Program montażu hamulców.**

1) Program zaopatrzenia taboru towarowego P. K. P. w hamulce samoczynne z dostaw Westinghouse przewiduje wyposażenie w kompletne urządzenia hamulcowe 39.000 wagonów, z których 21.000 wagonów nie mają hamulca ręcznego, 18.000 zaś wagonów mają hamulec ręczny.

Odpowiednie wykazy wraz z ogólnym zestawieniem i podziałem na rodzaje wagonów zostały podane Dyrekcjom przy piśmie M. T. VI. 112/431 z dn. 28.XII. 1934 r. Wszystkie wagony polskiej budowy są wymienione numerycznie, zaś wagony pochodzenia niemieckiego, austriackiego i węgierskiego zostały ujęte w zestawieniu liczbowo w/g lat budowy i rozstępu osi.

Dla wagonów pochodzenia obcego z ręcznym hamulcem przyjęto rok budowy 1910 jako graniczny: wagony starsze nie powinny być zaopatrywane w urządzenia hamulcowe, a jedynie w przewody. Nie należy zakładać hamulców również w tym wypadku, gdy, niezależnie od roku budowy, zostanie stwierdzone, iż ze względu na stan wagonu może on być wycofany z ruchu w ciągu najbliższych 5 lat. Powody niezakładania urządzeń hamulcowych na wagonach z ręcznym hamulcem powinny być każdorazowo wszechstronnie zbadane, a to ze względu na konieczność przystosowania 18.000 sztuk takich wagonów do hamowania samoczynnego.

2) Poza tym prócz zaopatrzenia 39.000 wagonów w hamulce zespolone, program przewiduje przeróbkę szybkodziałającego hamulca na węglarkach i platformach pochodzenia amerykańskiego na hamulec działający wolno.

B. **Program montażu przewodów hamulcowych.**

Program zaopatrzenia pozostałego taboru towarowego w przewody hamulcowe przewiduje:

1) zaopatrzenie w kompletne urządzenia przewodowe 73.000 wagonów na podstawie umowy z Tow. „Westinghouse'a" oraz

2) rewizję i uzupełnienie urządzeń przewodowych na 31.000 wagonach, posiadających obecnie kurki końcowe i rury przelotowe lub tylko rury przelotowe.

Komplety przewodowe dostarczane na zasadzie umowy z Westinghouse'm oraz z dostaw na zamówienie Ministerstwa Komunikacji, należy zakładać na wagony, które nie są wyszczególnione w p. A. 1, niezależnie od lat budowy, typu, pochodzenia, serii itp.

Nie należy zaopatrywać w przewody następujących rodzajów wagonów:

a) wagonów gospodarczych serii X,
b) wagonów posiadających drewniane czołownice (wagony zaopatrzone tylko w drewniane ukośnice należy zaopatrywać w przewód),
c) wagonów podlegających skreśleniu z inwentarza w ciągu najbliższego roku.

W wypadku skreślenia z inwentarza wagonu zaopatrzonego uprzednio w przewód, należy komplet przewodowy zdjąć z wagonu i przesłać go do najbliższych warsztatów, montujących przewody. Warsztaty powinny zaprzychodować komplet przewodowy i w najbliższym czasie założyć go na innym wagonie, z zanotowaniem numerów wagonów, z których przewód zdjęto i na którego założono.

W miarę realizacji programu, wyszczególnionego wyżej Ministerstwo Komunikacji podawać będzie D. O. K. P. na okres roczny szczegółowe programy montażu hamulców i przewodów, jakoteż będzie przesyłać odpowiednie rysunki montażowe.

Urządzenia hamulcowe są montowane w Warsztatach Głównych w: 1) Pruszkowie, 2) Poznaniu i 3) Tarnowie; natomiast urządzenia przewodowe w Warsztatach Głównych w: 1) Pruszkowie, 2) Poznaniu, 3) Tarnowie, oraz w warsztatach: 4) na Warszawie Wschodniej, 5) w Brześciu n. B., 6) w Ostrowiu Wlkp., 7) w Bydgoszczy, 8) w Stryju i 9) w Piotrowicach Śl.

W celu zapewnienia stałego i regularnego dopływu wagonów do warsztatów hamulcowych Ministerstwo Komunikacji wysyła Dyrekcjom na okresy roczne numeryczne wykazy wagonów poszczególnych serii z ustalonymi przydziałami i terminami wysyłki ich do warsztatów.

Na podstawie nadesłanych wykazów, Dyrekcje zarządzą znakowanie wagonów według wzoru, podanego na rysunku Nr M. K. OP — 1051.

Znaki, umieszczane na strunach bocznych wagonów powinny zawierać nazwę warsztatu, do którego należy skierować wagon, oraz daty, ustalające termin wysłania wagonu.

Znaki koloru żółtego należy umieszczać na obu stronach wagonu, po prawej stronie pudła; na platformach należy umieszczać napisy w wolnym miejscu na czołowych ścianach w prawym rogu, a pierwszą kłonnicę pomalować kolorem żółtym do wysokości ściany w/g rys. M. K. OP. 1051 — d.

Dyrekcje zarządzą w myśl nadesłanego numerycznego wykazu:

1) żeby wszystkie wagony były zaopatrywane w napisy we właściwym czasie;

2) oraz żeby odpowiednio do terminów ustalonych w programach rocznych, były nad-

syłane do M. K. Dep. Mechaniczny (Referat Hamulcowy) sprawozdania z numerycznym wykazem wagonów, na których umieszczono napisy.

Umieszczanie napisów wysyłki wagonów do warsztatów hamulcowych należy wykonywać w sposób następujący:

Umieszczanie napisów powinno się odbywać nie tylko w warsztatach i punktach naprawczych na linii, lecz również na wszystkich stacjach węzłowych i stacjach postoju wagonów.

Na wagonach, na których nie można będzie umieścić napisu w czasie właściwym z powodu znajdowania się go poza granicami kraju, należy napis taki umieścić po powrocie wagonu, przy czym jako datę wysyłki do warsztatu należy przyjąć datę wysłania następnej grupy.

Na wagonach, odstawionych do rezerwy przed nadejściem terminu wysyłki, należy umieścić termin wysyłki, po czym wagon przesłać w/g przeznaczenia do warsztatów hamulcowych.

Daty wysyłki, oznaczone na wagonach, należy traktować podobnie jak daty następnej rewizji okresowej, tzn. wagony na dwa tygodnie przed terminem wysyłki należy okartować zieloną nalepką rewizyjną z napisem odręcznym: do założenia hamulca West Lu V-I: odpowiednio w Pruszkowie, Poznaniu lub Tarnowie i skierować go do tych warsztatów.

W żadnym wypadku nie należy wagonu, w okresie przed datą wysyłki do warsztatów, kierować z ładunkiem za granicę.

Data umieszczona na wagonie jest datą ostateczną, kiedy wagon powinien być skierowany do warsztatów, montujących hamulce, niezależnie od tego, gdzie się znajduje na sieci P. K. P.

W razie znajdowania się wagonu w ruchu z datą wysyłki przekroczoną, należy postępować z nim tak, jak z wagonem o przekroczonej rewizji okresowej, tzn. skierować go niezwłocznie do odpowiednich warsztatów hamulcowych.

W razie wejścia wagonu do naprawy okresowej i ukończenia tejże przed terminem wysyłki, istniejący napis musi być zachowany bez żadnych zmian.

W celu zapewnienia ciągłości montażu hamulców, Dyrekcje zarządzą, aby dla każdego warsztatu hamulcowego została zgromadzona stała rezerwa wagonowa w ilości około 150 wagonów.

Rezerwa służy do zasilania warsztatów w wypadku przerwy w dopływie wagonów.

Rezerwa wagonowa powinna być stworzona każdorazowo przy przystąpieniu do montażu nowego typu.

Wszystkie wagony wyposażone w hamulce samoczynne West. Lu V I lub zaopatrzone w przewody hamulcowe otrzymują osobne oznaczenia i napisy, niektóre zaś istniejące oznaczenia muszą ulec skasowaniu.

A. Wagony hamulcowe.

1) Wszystkie wagony, na których zostanie zmontowany hamulec Westinghouse'a Lu V I otrzymają na słupkach narożnych paski zgodnie z rys. RH2 — 205.

2) Wagony oznaczone literą E, które otrzymują hamulec z trójkątami długości czopów 111 mm, rys. 6374 nie mogą być przestawiane na tor rosyjski. Na tych wagonach litera E powinna być skasowana.

3) Na wagonach otrzymujących hamulec z trójkątami długości czopów 151 mm, rys. 6238, umożliwiających przestawianie na tor rosyjski, istniejący znak E pozostaje, w przypadku zaś gdy go nie było, a wagon odpowiada w zupełności innym wymaganiom przewidzianym dla wagonów przestawianych na tor rosyjski, znak E powinien być umieszczony.

4) Na wagonach z założonym hamulcem należy umieścić napisy na obu ostojnicach według rys. RH2 — 206.

5) Jeżeli łącznie z założeniem hamulca nie była dokonana rewizja okresowa wagonu, istniejące daty następnej rewizji okresowej pozostają bez zmian i są również datami najbliższej rewizji hamulca.

Okres rewizji hamulca przewiduje się trzechletni łącznie z rewizją okresową wagonu.

W przypadku więc, gdy hamulec był założony na wagonie wychodzącym z rewizji okresowej, termin następnej rewizji wagonu będzie również terminem rewizji hamulca.

6) W związku z założeniem hamulca waga własna wagonu musi być sprawdzona; odpowiednie zmiany należy uwidocznić na pudle.

B. Wagony z przewodami.

1) Po założeniu przewodu należy na słupkach narożnych wagonu namalować paski zgodnie rys. RH2 — 205.

2) Napis należy umieścić na obu ostojnicach w miejscu wskazanym na rys. RH2 — 206.

3) Znak E jeżeli istnieje na wagonie należy pozostawić bez zmiany.

4) Daty następnej rewizji okresowej nie ulegają żadnej zmianie i są datami rewizji przewodu hamulcowego.

5) Na pudle, znaku główki zprzęgu hamulcowego umieszczać nie należy, jeżeli zaś istnieje to należy go skasować.

W niektórych starszych wagonach pochodzenia obcego w miejscu na napis, wskazanym na rys. RH2 — 206, znajduje się tabliczka firmowa, w związku z czym umieszczenie odpowiednich napisów napotyka na trudności. W tych więc przypadkach napis należy umieścić po prawej stronie ostojnicy lecz bliżej środka.

Odnośnie wagonów towarowych polskiej budowy, które są zaopatrzone w przewód hamulcowy i które zgodnie z programem montażowym, kierowane są do warsztatów celem założenia hamulca West. Lu V I należy postępować w sposób następujący:

1) przed montażem części hamulcowych należy zdjąć stary przewód wraz z kurkami, trzymakami i sprzęgiem ślepym i wszystkie te części zmagazynować i zaprzychodować;

2) zdemontować poszczególne części kompletu;

3) do czasu wykorzystania tych części na wagonach przewodowych należy przechowywać je w krytym pomieszczeniu;

4) wszystkie zdjęte kurki końcowe należy kierować do Centralnych Warsztatów Hamulcowych na st. Warszawa Wschodnia. Naprawione kurki Warsztaty na st. Warszawa Wschodnia będą odsyłały z powrotem do poszczególnych warsztatów hamulcowych i przewodowych na zasadzie przydziałów zatwierdzonych przez M. K. przy rocznych programach prac montażowych.

Na wszystkich węglarkach, posiadających szczyty odchylne należy po założeniu przewodu umieścić osłonę kurka.

Koszt ich wykonania zostanie wliczony do kredytów przydzielonych na montaż przewodów. Rysunek M. K. H6 — 712 podaje osłonę kurka dla tych serii wagonów, które posiadają szczyty odchylne zamykane wałami pazurowymi.

Wyrób osłon kurka końcowego w/g rys. M. K. H6. 712 o grubości 5 mm z pokrywą według pozycji 3 jest scentralizowany w Warsztatach Wagonowych w Ostrowiu Wlkp.

Wszystkie zainteresowane warsztaty będą kierowały zapotrzebowania na osłony omawianego typu bezpośrednio do Warsztatów Wagonowych w Ostrowiu Wlkp. 15 każdego miesiąca na miesiąc następny.

Dla niektórych starszych węglarek, których szczyty nie są zamykane wałami pazurowymi lecz zapomocą rygli, warsztaty wykonają we własnym zakresie odpowiednie osłony kurka.

Przy węglarkach ze szczytami wystawionymi lub wysuwanymi należy również stosować kurek końcowy.

Przy stosowaniu osłon kurka w/g rys. MKH6. 712, zamiast kołka zabezpieczającego osłonę od przesuwania się, można także stosować napawany na walc nadlewek.

Przy nadsyłaniu do Ministerstwa Komunikacji sprawozdań z wykonania montażu przewodów i zużycia dostarczonych do warsztatów kompletów przewodowych należy podawać dokładnie ilość wykonanych osłon kurka, oraz numery węglarek, na których je założono.

Przy użyciu osłon kurka, otrzymanych z Ostrowia Wlkp. należy to w sprawozdaniach wyraźnie zaznaczyć.

Wszystkie gwinty rurowe nacinane na rurach bądź złączkach winny być wykonane w/g norm Brytyjskich BSJ Nr 21 celem całkowitej zgodności z gwintowanymi częściami, wykonanymi w Anglii.

Normy polskie $\frac{PN}{(R.\ 1.003;}$ $\frac{PN}{6.301;}$ $\frac{PN}{6.302)}$ zasadniczych różnic w stosunku do norm brytyjskich poza nieznacznymi różnicami w zewnętrznej średnicy rury nie posiadają.

Przed zakładaniem urządzeń hamulcowych w warsztatach hamulcowych w Tarnowie, Pruszkowie i Poznaniu wszystkie miejsca podwozia wagonowego, do których są nitowane części przekładni hamulcowej należy starannie oczyścić od rdzy i przed zanitowaniem pomalować farbą miniową celem zabezpieczenia ich od dalszego rdzewienia,

Delegaci Ministerstwa Komunikacji w warsztatach, montujących hamulce na wagonach towarowych poza obowiązkiem instruowania personelu warsztatowego w obchodzeniu się z aparatami pomiarowymi, pełnią funkcję łączników między referatem Hamulcowym M. K. oraz odpowiednimi warsztatami.

Zadaniem delegatów jest informowanie M. K. o przebiegu prac montażowych oraz o wszelkich usterkach w urządzeniach hamulcowych nadchodzących do warsztatów.

W związku z powyższym warsztaty winny okazać wszelką pomoc delegatom M. K. przy wykonywaniu ich obowiązków, oraz stosować się do doraźnych zarządzeń M. K. przesyłanych za pośrednictwem delegatów odnośnie montażu hamulców.

Jednocześnie unieważnia się zarządzenia M. K. Nr Nr:

MT VI 112/163 z dn. 19.XII.34;
MT VI 112/456 z dn. 24.XII.34;
MT VI 112/431 z dn. 28.XII.34;
MH X 378/80 z dn. 6.III.35;
MH X 378/79 z dn. 23.V.35;
MH X 378/379 z dn. 7.VI.35;
MH X 378/612 z dn. 10.X.35;
MH X 378/38 z dn. 6.XI.35;
MH X 378/79 z dn. 11.XII.35;
MH X 378/79 z dn. 14.II.36;
MH VIII 804/72 z dn. 4.II.36;
MH VIII 805/1 z dn. 15.III.36;
MH VIII 804/417 z dn. 17.IX.36;
MH VIII 804/109 z dn. 11.III.37.

Nr M. H. VIII. 804/195.

389.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 maja 1937 r. w sprawie odbioru, gwarancji i utrzymania urządzeń hamulcowych i przewodowych.

A. Odbiór części hamulcowych.

I. Części składowe kompletów hamulcowych i przewodowych dostarczane przez Tow. „Westinghouse" z Anglii i od polskich poddostawców i nadsyłane do warsztatów w Prusz-

kowie, Poznaniu i Tarnowie podlegają odbiorowi pod względem technicznym w wytwórniach (z wyjątkiem części zbiorników pomocniczych). Odbiór kompletów, nadchodzących do Gdyni, dokonuje Dyrekcja Toruńska jedynie wagowo.

Ze względu na to, że odbiór ilościowy kompletów hamulcowych lub przewodowych w/g specyfikacji dla danego typu wagonu, nie może być wykonywany na miejscu w wytwórniach, Dyrekcje zarządzą i przeprowadzą w warsztatach montujących hamulce (w Poznaniu, Pruszkowie i Tarnowie) po nadejściu każdej dostawy:

1) Odbiór skrzyń wagowo w/g specyfikacji, nadsyłanych przez M. K. dla każdej przesyłki;
2) odbiór ilościowy, szczegółowy w/g liczby kompletów i liczb części składowych stanowiących komplet hamulca, przekładni lub przewodu, odpowiednio do wykazów warsztatowych danego typu wagonu ustalonych przez M. K.

Odbiór części drobnych jak śruby, nity, zawłóczki, nakrętki, podkładki, może obywać się nie na na sztuki, lecz wagowo, stosownie do ustalonego ciężaru tych części dla danego typu wagonu.

Odbiór ilościowy rur może odbywać się wagowo bądź na sztuki w/g ustalonej długości. Odbiór pozostałych części winien odbywać się ilościowo.

3) Odbiór powinien być dokonany w ciągu 7 dni, licząc od następnego dnia nadejścia przesyłki;
4) W razie stwierdzenia niezgodności w przesyłce z liczbą części składowych podaną w specyfikacji lub ustaloną w wykazach warsztatowych, należy sporządzić odpowiedni protokół i przesłać go do M. K. — VI/H, powiadamiając jednocześnie przedstawiciela Westinghouse'a obecnego w warsztatach — w myśl okólnika M. K. „Rozrachunki warsztatów z Westinghouse'm".

Dyrekcje zarządzą i dopilnują, aby po przeprowadzeniu odbioru ilościowego nadeszłej dostawy M. K. — VI/H otrzymało potwierdzenie tego odbioru najpóźniej w okresie 10 dni, licząc od daty nadejścia dostawy. Odbiór należy przeprowadzić zgodnie z postanowieniami powyższymi.

Wobec tego, że przy odbiorze urządzeń hamulcowych, wyrabianych w Anglii bada się tylko 20% zbiorników zapasowych, Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcji zarządzić warsztatom głównym montującym hamulce — w Poznaniu, Pruszkowie i w Tarnowie, aby te warsztaty poddawały próbom wszystkie zbiorniki pomocnicze nieodebrane w Anglii. Ponadto powinny być przeprowadzone badania szczelności kompletów przewodowych po zmontowaniu na rurach przewodowych kurków końcowych i sprzętów hamulcowych.

Próby powinny być przeprowadzone zgodnie z warunkami technicznymi odbioru części hamulcowych.

Wyniki z przeprowadzonych prób należy zaprotokółować na drukach ustalonego wzoru i przesłać w odpisie po 1 egzemplarzu do M. K. — VI/H.

Każdy zbiornik pomocniczy po wypróbowaniu powinien być ostemplowany znakiem warsztatów i datą próby: np. Pz. — (Poznań), Pr.— (Pruszków), T — (Tarnów) — 28.I.35. Na zbiorniku należy namalować wyraźny biały napis ze strony widocznej po zawieszeniu go na wagonie, zawierający datę upływu gwarancji Westinghouse'a: np. Gw. 15/12 — 37, co oznacza gwarancja upływa 15/12-37 r. Termin gwarancji jest 12 miesięczny, o początek jej liczy się po upływie 7 dni od dnia otrzymania kompletów hamulcowych w warsztatach. Jeśli więc transport nadszedł do warsztatów 15.I.37, gwarancja zaczyna się 22.I.37 i kończy się 22.I.38 r. odpowiedni zaś napis: Gw — 22.I.38.

Części urządzeń hamulcowych i przewodowych powinny być magazynowane w oddzielnym pomieszczeniu przy warsztatach montażowych. Dyrekcje zarządzą, aby postanowienia te były ściśle przestrzegane, a w szczególności aby odbiór ilościowy został dokonany najpóźniej w 7 dni po nadejściu przesyłki, jako też aby rejestracja i statystyka wewnętrzna magazynu rozchodu i przychodu części składowych urządzeń hamulcowych przewodowych była prowadzona na drukach Z Nr 18, a ilościowy stan magazynu był zgodny z książką magazynową.

II. Każdy wagon po zmontowaniu na nim hamulca West. Lu V-I podlega odbiorowi.

Odbiór ma na celu sprawdzenie czy wykonanie montażu jest odpowiednie, a ponadto sprawdzenie prawidłowości działania urządzeń SAB — nastawiacza klocków i zmieniacza hamowności, oraz zdjęcie na wykresie ogólnej charakterystyki hamulca. Charakterystyka hamulca powinna całkowicie odpowiadać warunkom odbiorczym, a wagon i hamulec nie czyniący zadość tym warunkom odbiorczym nie powinien być przyjęty. Nieprawidłowości montażu lub działania poszczególnych elementów hamulca muszą być usunięte bądź przez firmę Westinghouse'a, o ile tyczą części urządzeń hamulcowych lub przekładni, bądź przez warsztaty, o ile tyczą się niedokładności montażu.

Z badania każdego wagonu sporządza się wykres i odpowiednie dane wpisuje się do protokółu odbiorczego. Protokół należy sporządzać w 4-ch egzemplarzach, z których 2—przesyła się do M. K.-VIH, 1 — do D. O. K. P., 1— zaś pozostaje w warsztatach.

Protokół musi być podpisany przez przedstawiciela warsztatów, który przeprowadza odbiór, przedstawiciela M. K. i przedstawiciela firmy.

Protokół powyższy jest podstawą do wyliczenia się z zużytej kwoty na montaż urządzeń hamulcowych. Przy końcu każdego miesiąca sprawozdawczego, warsztaty prześlą dodtakowy protokół z wyszczególnieniem wagonów, które chociaż przeszły przez stanowisko od-

biorcze, nie zostały jednak przyjęte, o ile braków, dla których je odrzucono, nie usunięto w tym okresie. Protokół ten winien zawierać dokładne dane techniczne, przy czym należy zgrupować oddzielnie wagony nie przyjęte z powodu niedokładności montażu, oddzielnie zaś wagony nie przyjęte z powodu braków, które winna usunąć firma Westinghouse.

Wagony nie przyjęte z powodu niedokładności montażu nie będą zaliczane do wydajności; natomiast wagony odrzucone i odstawione dla usunięcia braków do dyspozycji firmy Westinghouse będą zaliczane do ogólnej wydajności.

Każde warsztaty przydzielą do odbioru i obsługi przyrządów odbiorczych technika oraz odpowiedni personel pomocniczy.

Również każdy wagon po zmontowaniu na nim urządzenia przewodowego podlega odbiorowi technicznemu. Odbiór odbywa się w obecności przedstawiciela D. O. K. P. lub Oddziału Mechanicznego i przedstawiciela Warsztatów. Obecność przedstawiciela f. „Westinghouse" nie jest konieczna. Odbiór ma na celu stwierdzenie czy montaż został wykonany odpowiednio oraz czy całość i poszczególne elementy urządzenia przewodowego są szczelne.

Z badania każdego wagonu przewodowego należy sporządzić w 4 egzemplarzach protokół, z których 2 — przesyła się do M. K.-VIH; 1 — do D. O. K. P., 1 — zaś zostaje w warsztatch. Protokół powyższy jest podstawą do wyliczenia się z kwoty, zużytej na montaż urządzeń przewodowych.

Protokóły należy przesyłać do M. K. Departament VI Referat Hamulcowy w odstępach dziesięciodniowych, w myśl okólnika „Statystyka urządzeń hamulcowych i przewodowych".

B. Gwarancje na części hamulcowe.

Towarzystwo „Westinghouse" udziela rocznej gwarancji na kompletne urządzenia hamulcowe i przewodowe zmontowane na wagonach towarowych P. K. P. Roczna gwarancja dotyczy wszystkich części hamulca, przekładni i urządzenia przewodowego. Na kiszki gumowe sprzęgów hamulcowych T-wo „Westinghouse" udziela gwarancji 3 letniej.

Gwarancja obejmuje urządzenia hamulcowe odebrane protokólarnie przez przedstawicieli Min. Kom. i Tow. Westinghouse'a. Dostawca odpowiada w okresie gwarancyjnym za prawidłowe działanie urządzeń hamulcowych, należyte wykonanie części składowych hamulców i przewodów oraz za jakość materiałów użytych do wyrobu tych części składowych. Za prawidłowość montażu odpowiadają warsztaty P.K.P. Jak zaznaczono wyżej, każdy wagon zaopatrzony w hamulec West. Lu posiada na zbiorniku pomocniczym odpowiedni napis, podający kiedy upływa termin gwarancji dla danego wagonu.

Każda kiszka hamulcowa posiada wycięte przy odbiorze odpowiednie cyfry miesiąca i roku, od których zaczyna się liczyć 3-ch letni okres gwarancji.

Gwarancja firmy Westinghouse nie tyczy się kompletów klocków hamulcowych, które wykonywane są przez wytwórnie krajowe Hutę Królewską i Zakłady Ostrowieckie).

Odnośnie do obsad klocka obowiązuje gwarancja 3-ch letnia. Każda obsada posiada wybity rok fabrykacji i numer odpowiedniej wytwórni.

W związku z powyższym Dyrekcje zarządzą, aby zauważone w okresie gwarancyjnym braki i uszkodzenia były rejestrowane i aby Ministerstwo Komunikacji (Departament VI — Referat Hamulcowy) otrzymywało odpowiednie sprawozdania.

W związku z pracą hamulców towarowych w okresie gwarancyjnym „Przepisy o przedmiotach gwarantowanych, wchodzących w zakres kompetencji Wydziałów Mechanicznych" podane w Dz. Urz. M. K. Nr 18 z 1931 r. należy w § 3 ust. (1) punkcie „i" uzupełnić słowami: „oraz urządzenia hamulcowe i przewodowe".

Uzbpełnione w ten sposób przepisy odnosić się będą do wszystkich urządzeń hamulcowych i przewodowych, nabywanych przez Ministerstwo Komunikacji lub też organy P. K. P. z wyłączeniem urządzeń otrzymanych na podstawie umowy zawartej z Towarzystwem Westinghouse, co do których obowiązywać będą także, podane niżej postanowienia specjalne.

Jako miejsce zbiorcze dla przeprowadzenia komisyjnego badania, wszystkich uszkodzonych w okresie gwarancyjnym lub też ujawnionych w tym okresie wadliwych części hamulcowych (przewodowych) pochodzących z dostaw Westinghouse'a, wyznaczone zostają warsztaty główne w Pruszkowie. (W wypadkach poważniejszych uszkodzeń części specjalnych np. zaworów rozrządzających lub nastawiaczy klocków S. A. B. należy skierować tam wagony).

Oprócz raportów, które w myśl § 9 wymienionych przepisów powinny być przesyłane do zwierzchniej Dyrekcji, należy takie same raporty wysyłać do D. O. K. P. w Warszawie, najpóźniej dnia 8 każdego miesiąca za miesiąc ubiegły.

Wszelkie pisma i rapotry dotyczące cz. hamulcowych, objętych gwarancją Westinghouse'a powinny zawierać Nr wagonu, na którym były te części założone, oraz wszelkie inne dane, wymagane omawianymi przepisami.

Warsztaty w Pruszkowie, po otrzymaniu części zamiennych, roześlą je do miejsc, z których otrzymały części uszkodzone, zawiadamiając o tym właściwą Dyrekcję, oraz D. O. K. P. w Warszawie.

C. Uszkodzenia części hamulcowych.

Warsztaty hamulcowe przekazują do ruchu wagony towarowe zaopatrzone w hamulce i przewody i z tą chwilą czuwanie nad sprawnością działania zainstalowanego urządzenia hamulcowego należy do służby liniowej P. K. P.

Podane wytyczne regulują sposób postępowania z tymi częściami hamulcowymi, przy których usuwanie usterek, na podstawie zobowią-

zań gwarancyjnych, należy do Towarzystwa Westinghouse.

Uszkodzenia, których gwarancja nie obejmuje lub takie zdarzające się po upływie okresu gwarancyjnego muszą być usuwane na koszt P. K. P. Uszkodzenia takie usuwać będą Dyrekcje z kredytów rocznych, przydzielonych na naprawę taboru, przez dokonywanie potrzebnych napraw lub też przez zakup odpowiednich części hamulcowych.

Drobniejsze i doraźne naprawy lub wymiany tych części mogą być uskuteczniane przez wszystkie obeznane z konserwacją hamulca, wasztaty kolejowe. Natomiast prace poważniejsze odpowiadające w przybliżeniu 3-ch letniej okresowej rewizji hamulca jak: wymiana lub naprawy całych zaworów rozrządczych, ustawiaczy klocków S. A. B. i zmieniaczy hamowności S. A. B., także, w razie potrzeby, tymczasowe rewizje zaworów, aż do czasu uruchomienia centralnych warsztatów kolejowych, mogą być dokonywane wyłącznie przez warsztaty hamulcowe w Poznaniu, Pruszkowie lub Tarnowie.

Wypuszczanie z naprawy wagonów z nieczynnymi lub nieuregulowanymi hamulcami jest niedopuszczalne.

W wypadku, gdy wagon towarowy zakwalifikowany będzie do skreślenia z inwentarza, wszystkie należące do niego urządzenia hamulca West. Lu V-1 należy przesałć do jednego z najbliższych Warstatów Głównych w Poznaniu, Pruszkowie lub Tarnowie.

Wskazane warsztaty, otrzymane na zasadzie niniejszego okólnika, części hamulcowe zmagazynują i pozostawią je do dyspozycji M. K. nadsyłając do Referatu Hamulcowego szczegółowe miesięczne wykazy tych części z opisem ich stanu.

Jednocześnie unieważnia się zarządzenia M. K.:

1-a) Nr VI 2/9806/30 31.VII.30 r.
1) Nr M. T. VI. 112/381 z dnia 30.XI. 1934 r.
2) Nr M. T. VI. 112/420 z dnia 20.XII. 1934 r.
3) Nr M. H. X. 378/27 z dnia 24.I. 1935 r.
4) Nr M. H. X. 378/38 z dnia 8.II. 1935 r.
5) Nr M. H. X. 378/38 z dnia 9.II. 1935 r.
6) Nr M. H. X. 378/38 z dnia 20.II. 1935 r.
7) Nr M. H. X. 378/327 z dnia 15.V. 1935 r.
8) Nr M. H. X. 378/425 z dnia 6.II. 1935 r.
9) Nr M. H. X. 378/601 z dnia 7.XI. 1935 r.
10) Nr M. H. X. 378/693 z dnia 12.XII. 1935 r.
11) Nr M. H. VIII. 802/12 z dnia 1.II. 1936 r.
12) Nr M. H. VIII. 802/12 z dnia 13.VI. 1936 r.
13) Nr M. H. VIII. 802/5 z dnia 19.I. 1937 r.

Nr M. H. VIII. 804/196.

390.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 maja 1937 r. w sprawie rozrachunków warsztatów z Westinghouse'm.

A. Na podstawie umowy zawartej przez P. K. P. z Tvwarzystwem „Westinghouse", warsztaty kolejowe, montujące urządzenia hamulcowe West. Lu V 1 na wagonach towarowych P. K. P., otrzymują części składowe tych urządzeń oraz przekładnie z Anglj bądź też za pośrednictwem Westinghouse'a z wytwórni krawych.

Celem ujednostajnienia sposobu przeprowadzania między tymi warsztami i Westinghouse'm rozrachunków: materiałowych — wynikających z otrzymania dostaw, lub pieniężnych — za usuwanie usterek w wadliwie wykonanych częściach tych dostaw, D. O. K. P. wydadzą podległym warsztatom Głównym w Poznaniu, Pruszkowie i Tarnowie niżej przytoczone zarządzenia.

1) Odbiór dostawy warsztaty potwierdzać będą na druku P. K. P. serii Z Nr 8.

Szczegółowy odbiór dostawy przeprowadza się na podstawie specyfiakcji nadsyłanych przez Dep. VI — Referat hamulcowy.

Odbiór należy przeprowadzać w warsztatach w ciągu 7 dni po otrzymaniu dostawy, licząc od następnego dnia po jej nadejściu. O dokonywaniu ostatecznego odbioru powinien być uprzednio zawiadomiony urzędujący w warsztatach przedstawiciel Westinghouse'a, lub w wypadku jego nieobecności — Referat Hamulcowy M. K. W wypadkach ujawnienia przy sprawdzaniu dostawy z odnoszącą się do niej specyfikacją niedoboru lub nadmiaru jakichkolwiek części, należy brak lub nadmiar wykazać w zestawieniu „D".

Zestawienie „D" podpisane przez przedstawiciela warsztatów i Westinghouse'a stanowić będzie załącznik do protokółu odbioru (Druk Z. Nr 8), co w protokóle tym powinno być zaznaczone.

Protokóły odbioru łącznie z odnoszącymi się do nich zestawieniami „D" należy sporządzać w czterech egzemplarzach, z których jeden — (oryginał protokółu) pozostaje w warsztatach, drugi — (1 odbitka protokółu) otrzymuje D. O. K. P. w Toruniu, trzeci — (druga odbitka protokółu) będzie przesłana do właściwej D. O. K. P., czwarty — (trzecia odbitka protokółu) otrzymuje Ref. Ham. Min. Kom.

Przy dostawach z Polski dla każdej wytwórni powinny być sporządzane oddzielne protokóły.

Sporządzane protokóły warsztaty roześlą do miejsc przeznaczenia w ciągu tygodnia po dokonaniu odbioru.

Brakujące części składowe powinny być dostarczone przez Westinghouse'a na podstawie wykazu „D". Nadmiar zaś części powinien być oddany do dyspozycji Westinghouse'a, co należy uwidocznić w zestawieniach „D" w rubryce „uwagi".

2) Gdy podczas montażu czy też przed tym zostanie zauważona w dostarczonych częściach jakaś usterka to wówczas:

Każda zakwestionowana przez warsztaty pod względem wykonia część winna być złożona w przeznaczonym na to miejscu. 1-go i 15-

go każdego miesiąca przedstawiciele warsztatów i Westinghouse'a ustalą wspólnie czy usterka w częściach zakwestionowanych może być usunięta, czy też część ta musi być zamieniona. Części przeznaczone do wymiany należy wykazywać na zestawieniu „C", które będą podpisywane przez przedstawicieli warsztatów i Westinghouse'a.

Zestawienie „C" należy wysłać najpóźniej w ciągu tygodnia licząc od daty ich sporządzenia analogicznie jak protokóły odbioru.

Po otrzymaniu części wyszczególnionych w zestawieniach „C" i „D", warsztaty będą pokrywały nimi powstałe niedobory w porządku kolejnym i nie później niż w ciągu dwóch tygodni zawiadomią te same instytucje, do których rozesłały zestawienia „C" i „D", w których dostawach i jakie braki zostały pokryte.

3) Jeśli części zakwestionowane uznane zostaną za nadające się do naprawy, to przedstawiciel Westinghose'a wspólnie z przedstawicielem warsztatów zdecydują, kto uskuteczni naprawę:

a) czy warsztat kolejowy,
b) czy personel Westinghose'a,
c) lub też wytwórnia prywatna.

Warsztaty kolejowe, gdy na to pozwalają warunki miejscowe, mogą naprawiać nadsyłane części hamulców przy zachowaniu niżej podanego porządku.

Na podstawie upoważnień Westinghouse'a wydawanych na formularzu „A", warsztaty sporządzą wykaz kosztów naprawy na zestawieniu „B", licząc według stawek dla osób prywatnych.

Warsztaty mogą przystąpić do naprawy wyszczgólnionych w zestawieniu „B" dopiero po zaakceptowaniu przez przedstawiciela (Inspektora) Westinghouse'a podanych w nim kosztów naprawy.

Oryginał zestawienia „B" pozostanie w warsztatach, 1 odpis otrzyma przedstawiciel (Inspektor) Westinghouse'a i po 1 odpisie, wraz z miesięcznym sprawozdaniem omawianych tu kosztów dokonanych napraw, należy w terminie najwyżej dwutygodniowym skierować do właściwej D. O. K. P. i do Ref. Ham. Min. Kom.

O ile osiągnięcie porozumienia między warsztatami i Westinghouse'm co do naprawy lub wymiany części hamulcowych okaże się niemożliwe, zwłaszcza gdy grozić to będzie naruszeniem ciągłości montażu hamulców, jak również w tych wypadkach, gdy te same obawy budzić będą większe ilości części wykonanych niewłaściwie lub większe niedobory w dostawach, należy o tym niezwłocznie zawiadomić Ref. Ham. Min. Kom.

Wszelkiego rodzaju rozrachunki finansowe za części hamulcowe dostarczane przez Westinghouse'a lub wpłaty za ich naprawy przeprowadzane będą wyłącznie za pośrednictwem Min. Kom.

Druki zestawień „A", „B", „C" i „D" dostarczać będzie zainteresowanym warsztatom kolejowym Tow. Westinghouse'a.

B. O niewłaściwym wykonaniu części hamulcowych, nadsyłanych przez Westinghouse'a lub jego poddostawców, powinny być zawiadamiane również osoby sprawujące z ramienia P. K. P. nadzór techniczny nad produkcją tych części t. j. komisarze rządowi (inspektorzy-odbiorcy) odnośnych wytwórni krajowych lub gdy chodzi o dostawy z Anglii, Ref. Hamulcowy Min. Kom.

Dyrekcje wydzadzą podległym warsztatom Głównym w Poznaniu, Pruszkowie i Tarnowie zarządzenie, aby o wszelkich ujawnionych tam nieprawidłowościach w wykonaniu poszczególnych części kompletów hamulca West. Lu V 1 zawiadamiały bezpośrednio właściwych komisarzy rządowych (inspektorów-odbiorców) lub referat hamulcowy Min. Kom.

Zawiadomienia takie powinny być wysyłane w miarę potrzeby, a przynajmniej raz w miesiącu, przy czym należy w nich podawać nazwę części, odnośny Nr rysunku oraz szczegółowe określenie wady czy usterki.

Jednocześnie unieważnia się zarządzenia M. K. Nr Nr M. H. X. 378/526 z dn. 26.VIII. 35 r. M. H. X. 377/526 z dnia 3.X. 35 r. oraz M. H. X. 378/613 z dn. 11.X. 35 r.

Nr M. H. VIII. 803/169.

391.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 maja 1937 r. w sprawie prowadzenia statystyki urządzeń hamulcowych i przewodowych.

I. W związku z wprowadzeniem hamulców samoczynnych do wagonów towarowych zachodzi potrzeba prowadzenia statystyki kompletnych urządzeń hamulcowych oraz urządzeń przewodowych.

Statystyka ta obejmuje jednocześnie wagony, zaopatrywane w powyższe urządzenia oraz uwidacznia ilość otrzymanych, rozchodowanych i zmontowanych kompletów hamulcowych i przewodowych.

W tym celu Ministerstwo Komunikacji zamawia 2 rodzaje druków, z których 1 z napisów „Warsztat hamulcowy" przeznacza się dla warsztatów, zaopatrujących wagony w kompletne urządzenia hamulcowe oraz drugi z napisem „Warsztat przewodowy", dla warsztatów zakładających tylko same przewody.

Warsztaty hamulcowe w Pruszkowie, Tarnowie i Poznaniu, które oprócz kompletnych urządzeń hamulcowych zakładają również i przewody, prowadzą statystykę oddzielną na arkuszu „Warsztat hamulcowy" i oddzielną na arkuszu „Warsztat przewodowy"; warsztaty zaś zakładające tylko urządzenia przewodowe, prowadzą statystykę na a rkuszu „Warsztat Przewdowy".

Arkusze są wypełniane w 2-ch egzemplarzach, z których 1 otrzymuje M. K. — Refarat Hamulcowy dla prowadzenia ogólnej statystyki. Wysyłkę arkuszy należy dokonywać ściśle dekadami za okresy od 1 — 10; 11 — 20 i od 21 do końca danego miesiąca.

Niżej wyszczególnione objaśenia służyć będą warsztatom przy wypełnianiu poszczególnych rubryk arkuszy.

A. Objaśnienia dla warsztatu hamulcowego.

Urządzenia hamulcowe dostarczane są przez T-wo Westinghouse'a z Anglii oraz od poddostawców krajowych. Kompletne urządzenie hamulcowe do wagonu składa się z 2-ch części, a mianowicie:

1) z części ściśle hamulcowych, tj. cylindra, zaworu rozrządzącego, zbiornika pomocniczego, odpylacza, kurka odcinającego, przestawiacza „Próżny-Ładowny" i „Równiny-Góry", które to części są jednakowe niezależnie od typu wagonu;

2) z przekładni i rur, które w zależności od poszczególnych typów wagonów, mogą się różnić swoimi wymiarami.

Ponadto w skład całkowitego urządzenia hamulcowego wchodzi urządzenie SAB, oraz kompletne klocki hamulcowe.

Dostawy urządzeń hamulcowych z Anglii są nadsyłane przez Westinghouse'a kompletami przekładni i kompletami części hamulcowych.

Komplet części hamulcowych dostarczany przez Westinghouse'a od polskich poddostawców wyrabiany jest przez 4 wytwórnie, a mianowicie: 1) Nehring, 2) Sosnowieckie Towarzystwo Fabryki rur i żelaza, 3) H. Cegielski i 4) L. Zieleniewski, przy czym:

1) Firma Nehring w Warszawie dostarcza zawory rozrządcze.

2) Sosnowieckie Towarzystwo Fabryki rur i żelaza — zbiorniki pomocnicze ze wspornikami.

3) H. Cegielski — kurki końcowe i odcinające.

4) L. Zieleniewski i Fitzner Gamper: cylindry, odpylacze, sprężyny odciągające, przekładnie. odluźniacze, sprzęgi hamulcowe oraz urządzenia do przestawiania „Próżny-Ładowny" i „Równiny-Góry".

Urządzenia SAB, składające się z nastawiacza klocków hamulcowych oraz zmieniacza hamowności wyrabia Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce (Fablok).

Kompletne klocki hamulcowe dwudzielne dostarczają Królewska Huta i Zakłady Ostrowieckie.

B. Objaśnienia dla warsztatu przewodowego.

Dostarczane przez Westinghouse'a urządzenia do wagonów przewodowych są wyrabiane całkowicie w Polsce, przy czym dostawcami są firmy: H. Cegielski w Poznaniu i Sosnowieckie Towarzystwo Fabryki rur i żelaza.

Części urządzenia do wagonów przewodowych, wyrabiane przez H. Cegielskiego, stanowią: kurki końcowe oraz sprzęgi hamulcowe.

Części urządzenia przewodowego, wyrabiane przez Sosnowieckie Towarzystwo stanowią rury, trzymaki rur i sprzęgi ślepe.

C. Warsztaty hamulcowe w Pruszkowie, Tarnowie i Poznaniu otrzymują przekładnie i części hamulcowe, jak było zaznaczone wyżej, od Westinghouse'a: z Anglii i od polskich poddostawców.

Urządzenia do wagonów przewodowych są dostarczane przez Westinghouse'a i nadsyłane przez polskich poddostawców do wyżej wymienionych 3-ch warsztatów hamulcowych.

Warsztaty hamulcowe przesyłają na polecenie M. K. komplety urządzeń przewodowych do poszczególnych warsztatów, zakładających przewody, a mianowicie:

1) Warsztaty w Pruszkowie wysyłają do warsztatów w Brześciu Poleskim i na st. Warszawy Wsch.

2) Warsztaty w Tarnowie wysyłają do warsztatów w Stryju i w Piotrowicach Śl.

3) Warsztaty w Poznaniu wysyłają do warsztatów w Ostrowie Wlkp. i w Bydgoszczy.

II. Ministerstwo Komunikacji przewiduje zaopatrzenie 17.000 wagonów towarowych P. K. P. z hamulcem ręcznym w urządzenia przewodowe. Kompletne urządzenia przewodowe do tych wagonów, składać się będą: ze starych części przewodowych, zdjętych z wagonów przy ich zaopatrywaniu w nowe przewody, lub hamulce, oraz z nowych części, dostarczonych przez wytwórnie krajowe na zamówienie M. K. Zestawione z powyższych części komplety stanowią „urządzenia przewodowe z kurkiem nagłego hamowania".

W celu wydzielenia tych wagonów z ogólnej liczby zaopatrywanych w przewody, dostarczone na zamówienie Westinghouse'a, jak również ze względu na prowadzenie oddzielnej kontroli otrzymanych i rozchodowanych na ten cel urządzeń przewodowych, M. K. rozesłało nowe arkusze sprawozdawcze, do warsztatów montujących omawiane wagony. Na arkuszach tych wyszczególnione są części stare, zdejmowane z wagonów i przechowywane obecnie w warsztatach oraz części nowe, dostarczane na zamówienie Ministerstwa Komunikacji.

Przy wypełnianiu tych arkuszy, należy zaprzychodować w odpowiednich rubrykach (rubr. 19 — 29) części stare, zdjęte z wagonów, które figurują na starych arkuszach „warsztat hamulcowy" w rubrykach 88 — 93 i „warsztat przewodowy" w rubrykach 20 — 25.

W ten sposób wszystkie zdjęte części przewodowe zostaną przeniesione ze starych arkuszy na nowe.

Po zaprzychodowaniu części nowych, dostarczonych przez wytwórnie krajowe na zamówienia Ministerstwa Komunikacji, dalsze wypełnianie arkuszy należy prowadzić w sposób ustalony na starych arkuszach.

W miarę ponownego nagromadzenia się starych części, zdjętych z wagonów bez hamulca ręcznego, lub z hamulcem ręcznym, lecz przeznaczonych do zaopatrzenia w hamulec West. Lu VI, które to części w dalszym ciągu będą wpisywane na stare arkusze sprawozdawcze, należy znowu dokonać przeniesienia ze starych arkuszy na nowe. Bliższych wskazówek, dotyczących wypełniania nowych arkuszy, udzielić może przedstawiciel Referatu Hamulcowego M. K., delegowany do warsztatu do odbioru wagonów.

Arkusze sprawozdawcze zarówno nowe jak i stare, należy przesyłać do Ministerstwa Komunikacji Referat Hamulcowy w 1 egzemplarzu dekadami, analogicznie do nadsyłanych do Referatu Hamulcowego Ministerstwa Komunikacji telegramów o zmontowanych wagonach hamulcowych i przewodowych.

W telegramach o ilości zmontowanych wagonów należy podawać oddzielnie ilości wagonów, zaopatrzonych w urządzenia przewodowe z kurkiem nagłego hamowania, wskazując jednocześnie rodzaje wagonów, a mianowicie: węglarek . . . . . krytych . . . . . . platform . . . . . . specjalnych . . . .

Równocześnie Ministerstwo Komunikacji zwraca specjalną uwagę na to, aby warsztaty nie zaopatrywały więcej w urządzenia przewodowe wagonów z hamulcem ręcznym, przeznaczonych do założenia na nich hamulca West. Lu VI i pomieszczonych w wykazach numerycznych, które w swoim czasie zostały przesłane warsztatom do wiadomości.

Jednocześnie unieważnia się zarządzenia M. H. Nr Nr M. H. X. 378/38 z dnia 18.I. 1935 r. i M. H. VIII. 804/295 z dn. 20.VI. 1936 r.

Nr M. H. VIII. 804/197.

392.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 grudnia 1936 r. w sprawie przeróbki wsporników sprzęgu ślepego.

W początkach roku 1936 Ministerstwo Komunikacji przeszło na stosowanie typu przegubowego wspornika sprzęgu ślepego. Pewna ilość wagonów znajdująca się w biegu a zaopatrzona w przewody względnie hamulce w roku 1935 posiada dotychczas sprzęgi sztywne. Powyższe sprzęgi należy przerobić na typ przegubowy zgodnie z rysunkiem RH 225. Przeróbka winna być dokonywana w związku z przeprowadzoną naprawą okresową wagonów, tak, że każdy wagon po wyjściu z naprawy okresowej powinien mieć sprzęg przegubowy. Koszta przeróbki Dyrekcje pokryją z kredytów rocznych na naprawę taboru.

Okólnik powyższy unieważnia wszystkie zarządzenia M. K., wydane poprzednio w tej sprawie.

Nr M. H. VIII. 802/145.

393.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 maja 1937 r. w sprawie przystosowania parowozów i tendrów do prowadzenia pociągów towarowych na hamulcach zespolonych.

Wobec wprowadzania hamulców samoczynnych do taboru towarowego P. K. P. przeprowadza się przystosowanie parowozów i tendrów do prowadzenia pociągów towarowych na hamulcach zespolonych. W związku z tym Min. Kom. zakupuje dla potrzeb P. K. P. części hamulcowe oraz montuje te części na parowozach towarowych.

A. Zakupywanie części hamulcowych.

Min. Kom. zakupuje dla potrzeb P. K. P. zawory maszynisty typu HP VI, sprężarki powietrzne czterocylindrowe, podwójnie sprężone (bi-compound-XII S i HP 2), zawory odcinające, kolanka wylotowe, regulatory biegu, kurki dławiące T/O (towarowy-osobowy), przystawki hamulcowe T/O (kurki przestawcze) oraz części hamulcowe uzupełniające stare sprężarki parowozowe itp.

Wszystkie wymienione części hamulcowe Min. Kom. zakupuje z rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego oraz dz. 2 rozdz. 5 § 3 poz. 5.

Zakupy tych materiałów w myśl pisma M. K. Nr F. R. 1-6/6 z dnia 9.II. 1935 r. powinny być dokonywane na razie na rachunek zasobów.

Dyrekcje O. K. P. dokonywujące odbioru materiałów na zasadzie umów M. K., przeprowadzą wypłaty należności za nie z rachunku zasobów, zaliczając te wydatki Dyrekcjom konsumującym według planów wysyłki otrzymanych z Min. Kom.

Odnoszenie wartości użytych materiałów na rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego oraz dz. 2 rozdz. 5 § 3 poz. 5 w myśl umów M. K., przy których każdorazowo wskazany jest paragraf budżetowy na jaki należy ten wydatek odnieść, może nastąpić w miarę ich wydawania z magazynu zasobów i postępu zużycia w warsztatach kolejowych:

a) Odnoszenie wartości materiałów użytych na rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego powinno być dokonane w myśl okólnika Min. Kom. „Wprowadzanie hamulców samoczynnych do taboru towarowego P. K. P. r-k 9-21 — 1, 2 i 3 oraz rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego".

b) Odnoszenie wartości materiałów zużytych na dz. 2 rozdz. 5 § 3 poz. 5 powinno być dokonane według planu robót i kredytu, zapotrzebowanego przez Dyrekcje na wymieniony paragraf budżetowy, o czym mowa niżej.

B. Montaż części hamulcowych na parowozach i tendrach.

Montaż urządzeń hamulcowych na parowozach i tendrach, zależnie od rodzaju dokonywanych robót, odbywa się również z kredytów, udzielonych Dyrekcji w rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego i w dz. 2 rozdz, 5 § 3 poz. 5.

I. Montaż z kredytów Rozdz. 4 § 5.

Koszty montażowe zainstalowania na parowozach i tendrach całkowitych kompletów części hamulcowych, tj. kranów maszynisty typu HP 6, sprężarek czterocylindrowych podwójnie sprężonych (bi-compound-XIIS i HP2), kurków dławiących T/O i przystawek hamulcowych T/O, kurków przestawczych T/O, zakupywanych z Rodz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego i Dz. 2 rozdz. 5 § 3 poz. 5, należy odnosić na rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego w myśl postanowień okólnika Min. Kom. „Wprowadzenie hamulców samoczynnych do taboru towarowego P. K. P. R-k 9-21-1, 2 i 3 oraz rozdz. 4 § 5 Funduszu Inwestycyjnego".

Zawory maszynisty, kurki dławiące i przystawki otrzymają wszystkie parowozy Ty 23 i Tr 21, a sprężarki czterocylindrowe wszystkie parowozy Ty 23 (z wyjątkiem Nr Nr 496 i 498) i wszystkie parowozy Tr 21.

Wyposażenie parowozów i tendrów będzie się odbywało w miarę dostarczania omawianych urządzeń przez firmy, którym powierzono ich wykonanie.

Wmontowania urządzeń należy dokonać zasadniczo przy sposobności najbliższej naprawy głównej lub średniej, ewentualnie przy większej naprawie bieżącej lub wypadkowej.

Po otrzymaniu urządzeń warsztaty względnie parowozownie powinny niezwłocznie wmontować je na parowozach i tendrach do tego przeznaczonych.

O przebiegu prac montażowych należy nadsyłać do Ref. Hamulcowego M. K. sprawozdania w/g ustalonego wzoru na 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Zdejmowane z parowozów przy montażu sprężarki powietrzne, regulatory biegu sprężarki, zawory maszynisty, ręczne praski smarownicze, parowe zawory odcinające dla sprężarek i kolanka do parowej rury wylotowej powinny być naprawione zgodnie z przepisami o naprawach głównych i średnich i na koszt takowych, oraz zdane do magazynów głównych Dyrekcji do dyspozycji Ministerstwa Komunikacji.

Montaż wymienionych urządzeń hamulcowych na parowozach i tendrach Dyrekcje przeprowadzą na podstawie rysunków otrzymanych z Ministerstwa Komunikacji.

O ile naprawa główna lub średnia parowozu dokonywana jest w obcej Dyrekcji, wówczas dla założenia urządzeń hamulcowych, Dyrekcja macierzysta prześle je jednocześnie z parowozem. Zawiadomienie o założeniu tych urządzeń przesyłać będzie do M. K. Dyrekcja macierzysta. Zdejmowane części hamulcowe, podlegające dyspozycji M. K., jak zaznaczono wyżej, magazynować powinna Dyrekcja macierzysta. Przydziały urządzeń hamulcowych Dyrekcje otrzymywać będą dla swych inwentarzowych ilostanów parowozowych, a więc także dla parowozów delegowanych czasowo do innych Dyrekcji.

W miarę realizacji programu wyszczególnionego wyżej, Min. Kom. przesyłać będzie D. O. K. P. na okres roczny (lub kwartalny) w powołaniu się na niniejszy okólnik szczegółowy program rozsyłania oraz montażu tych części wraz z odpowiednimi rysunkami montażowymi.

II. Montaż z kredytów Dz. 2 rozdz. 5 § 3 poz. 5.

Koszty montażu sprężarek parowozowych, regulatorów biegu sprężarki, zaworów maszynisty, ręcznej praski smarowniczej, parowego zaworu odcinającego dla sprężarki i kolanka rury wylotowej, zdjętych z parowozów Ty 23 i Tr 21, a także części hamulcowych uzupełniających, zakupywanych przez Min. Kom. z Dz. 2 rozdz. 5 § 3 poz. 5, należy odnosić na Dz. 2 rozdz. 5 § 3 poz. 5.

W tym celu Dyrekcje zgłaszać będą zapotrzebowanie kredytu w preliminarzach kwartalnych, uwzględniając w zapotrzebowaniu koszty montażu oraz wartości zakupionych części hamulcowych z omawianego paragrafu budżetowego.

W miarę realizacji robót wyszczególnionych wyżej, Min. Kom. podawać będzie D. O. K. P. na okres roczny (lub kwartalny) w powołaniu się na niniejszy okólnik, szczegółowe programy rozsyłania oraz montażu tych części wraz z odpowiednimi rysunkami montażowymi.

Jednostkowe koszty montażu dla każdej serii parowozów zostaną określone dodatkowo.

Poniżej podaje się program robót montażowych na rok 1937, dokonywanych z Dz. 2 rozdz. 5 § 3 poz. 5.

W roku 1937 zostaną wyposażone w urządzenia do hamowania pociągów na hamulcach samoczynnych parowozy objęte załączonym wykazem.

Parowozy nie posiadające urządzeń hamulcowych działających powietrzem sprężonym otrzymywać będą urządzenia niezbędne do hamowania pociągów powietrzem sprężonym. Do hamowania zaś parowozu i tendra pozostaną urządzenia istniejące.

Na tych parowozach, które według przewidywań Dyrekcji kwalifikować się będą do

skreślenia z inwentarza w ciągu najbliższych trzech lat, nie należy zakładać urządzeń hamulcowych.

Poszczególne Dyrekcje otrzymują zlecenie wykonania rysunków montażowych i przeprowadzenia montażu wzorcowego dla każdej serii podanych w wykazie parowozów. Akceptowane przez Ministerstwo Komunikacji rysunki montażowe będą następnie rozesłane do użytku pozostałym zainteresowanym Dyrekcjom.

Ministerstwo Komunikacji dostarcza następujące części składowe urządzeń hamulcowych.

A. Zdjęte z parowozów Ty 23:

1. sprężarka 3-cylindrowa
2. regulator biegu sprężarki
3. zawór maszynisty Nr 4 z zaworem zasilającym
4. ręczna pompka smarownicza
5. parowy zawór odcinający
6. kolanko do parowej rury wylotowej (powinno być zastosowane w miarę możności).

B. Zakupione przez Ministerstwo:

1. zbiorniki główne ze sztucerami
2. kurki spustowe ze zbiorników głównych
3. zbiornik wyrównawczy
4. podwójny manometr hamulcowy
5. odwadniacz przewodu głównego
6. kurek podwójnej trakcji
7. kurki końcowe
8. sprzęgi hamulcowe typu wagonowego
9. wspornik sprzęgu hamulcowego
10. sprzęg hamulcowy dla łączenia parowozu z tendrem
11. rur 1" — 30 metrów (dla tendrzaków — 20 metrów).

Resztę niezbędnych drobnych części dokupią Dyrekcje we własnym zakresie.

O przebiegu prac montażowych należy nadsyłać do Ref. Hamulcowego M. K. sprawozdanie w/g ustalonego wzoru na 1-go i 15-go każdego miesiąca z zaznaczeniem na jakich parowozach i jakie urządzenia zostały wmontowane.

Jednocześnie unieważnia się zarządzenia M. K. Nr Nr M. H. X. 378/158 z dnia 15.III. 1935 r.; M. H. VIII. 804/278 z dnia 9.VI. 36 r. i M. H. VIII. 802/20 z dnia 1.III. 1937 r.

Nr M. H. VIII. 804/198.

Załącznik do okólnika z dnia 5 maja 1937 r.
nr M. H. VIII. 804/198.

Numeryczny wykaz parowozów, które powinny otrzymać hamulec Westinghouse'a w 1937 r.

Nr p.	NrNr bież. w/g Dyr.	Dyrekcja	Serja parow.	NrNr parow.	Rok budowy	Rodzaj hamulca	Uwagi
1	1	Lwowska	Tw 12	1	1913	Hs	
2	2	"	"	2	"	"	
3	3	"	"	3	"	"	
4	4	"	"	4	"	"	
5	5	"	"	5	"	"	
6	6	"	"	6	1915	"	
7	7	"	"	7	"	"	
8	8	"	"	8	"	"	
9	9	"	"	11	1919	"	
10	10	"	"	15	"	"	
11	11	"	"	29	1920	"	
12	12	"	"	30	"	"	
13	13	"	"	37	"	"	
14	14	"	"	45	"	"	
15	15	"	"	46	"	"	
16	16	"	"	48	"	"	
17	17	"	"	52	"	"	
18	18	"	"	53	"	"	
19	19	"	"	56	"	"	
20	20	"	"	57	"	"	
21	21	"	"	59	"	"	
22	22	"	"	60	"	"	
23	23	"	"	61	"	"	
24	24	"	"	78	"	"	
25	25	"	"	79	"	"	
26	26	"	"	83	"	"	
27	27	"	"	84	"	"	
28	28	"	"	86	"	"	
29	29	"	"	87	"	"	
30	30	"	"	88	"	"	
31	31	"	"	89	"	"	
32	32	"	"	90	"	"	
33	33	"	"	91	"	"	
34	34	"	"	92	"	"	
35	35	"	"	93	"	"	
36	36	"	"	94	"	"	
37	37	"	"	102	1921	"	
38	38	"	"	103	"	"	
39	39	"	"	104	"	"	
40	40	"	"	105	"	"	
41	41	"	"	106	"	"	
42	42	"	"	107	"	"	
43	43	"	"	108	"	"	
44	44	"	"	109	"	"	
45	45	"	"	110	"	"	
46	46	"	"	111	"	"	
47	47	"	"	112	"	"	
48	48	"	"	113	"	"	
49	49	"	"	114	"	"	
50	50	"	"	115	"	"	
51	51	"	"	116	"	"	
52	1	Krakowska	"	9	1919	"	
53	2	"	"	10	"	"	
54	3	"	"	12	"	"	
55	4	"	"	13	"	"	
56	5	"	"	14	"	"	
57	6	"	"	16	"	"	
58	7	"	"	17	"	"	

Nr p.	NrNr bież. w/g Dyr.	Dyrekcja	Seria parow.	NrNr parow.	Rok budowy	Rodzaj hamulca	Uwagi
59	8	Krakowska	Tw. 12	18	1919	Hs	
60	9	"	"	19	"	"	
61	10	"	"	20	"	"	
62	11	"	"	21	"	"	
63	12	"	"	22	"	"	
64	13	"	"	23	"	"	
65	14	"	"	24	"	"	
66	15	"	"	25	"	"	
67	16	"	"	26	"	"	
68	17	"	"	27	"	"	
69	18	"	"	28	1920	"	
70	19	"	"	31	"	"	
71	20	"	"	32	"	"	
72	21	"	"	33	"	"	
73	22	"	"	34	"	"	
74	23	"	"	35	"	"	
75	24	"	"	36	"	"	
76	25	"	"	38	"	"	
77	26	"	"	39	"	"	
78	27	"	"	40	"	"	
79	28	"	"	41	"	"	
80	29	"	"	42	"	"	
81	30	"	"	43	"	"	
82	31	"	"	44	"	"	
83	32	"	"	47	"	"	
84	33	"	"	49	"	"	
85	34	"	"	50	"	"	
86	35	"	"	51	"	"	
87	36	"	"	54	"	"	
88	37	"	"	55	"	"	
89	38	"	"	58	"	"	
90	39	"	"	62	"	"	
91	40	"	"	63	"	"	
92	41	"	"	64	"	"	
93	42	"	"	65	"	"	
94	43	"	"	66	"	"	
95	44	"	"	67	"	"	
96	45	"	"	68	"	"	
97	46	"	"	69	"	"	
98	47	"	"	70	"	"	
99	48	"	"	71	"	"	
100	49	"	"	72	"	"	
101	50	"	"	73	"	"	
102	51	"	"	74	"	"	
103	52	"	"	75	"	"	
104	53	"	"	76	"	"	
105	54	"	"	77	"	"	
106	55	"	"	80	"	"	
107	56	"	"	81	"	"	
108	57	"	"	82	"	"	
109	58	"	"	85	"	"	
110	59	"	"	95	"	"	
111	60	"	"	96	1921	"	
112	61	"	"	97	"	"	
113	62	"	"	98	"	"	
114	63	"	"	99	"	"	
115	64	"	"	100	"	"	
116	65	"	"	101	"	"	
117	66	"	"	117	"	"	
118	67	"	"	118	"	"	
119	68	"	"	119	"	"	

Nr p.	NrNr bież. w/g Dyr.	Dyrekcja	Seria parow.	NrNr parow.	Rok budowy	Rodzaj hamulca	Uwagi
120	69	Krakowska	Tw. 12	120	1921	Hs	
121	70	"	"	121	"	"	
122	71	"	"	122	"	"	
123	72	"	"	123	"	"	
124	73	"	"	124	"	"	
125	74	"	"	125	"	"	
126	75	"	"	126	"	"	
1	1	Lwowska	Tw. 1	2	1911	P	
2	2	"	"	3	"	"	
3	3	"	"	4	"	"	
4	4	"	"	5	"	"	
5	5	"	"	6	1912	"	
6	6	"	"	7	"	"	
7	7	"	"	8	1913	"	
8	8	"	"	9	"	"	
9	9	"	"	10	"	"	
10	10	"	"	11	"	"	
11	11	"	"	12	"	"	
12	12	"	"	14	"	"	
13	13	"	"	15	"	"	
14	14	"	"	16	"	"	
15	15	"	"	17	"	"	
16	16	"	"	27	1917	"	
17	17	"	"	28	"	"	
18	18	"	"	29	"	"	
19	19	"	"	30	"	"	
20	20	"	"	31	"	"	
21	21	"	"	32	"	"	
22	22	"	"	33	"	"	
23	23	"	"	34	"	"	
24	24	"	"	35	"	"	
25	25	"	"	36	"	"	
26	26	"	"	37	"	"	
27	27	"	"	38	"	"	
28	28	"	"	39	"	— P	
29	29	"	"	40	"	"	
30	30	"	"	41	"	"	
31	31	"	"	42	"	"	
32	32	"	"	43	"	"	
33	33	"	"	44	"	"	
34	34	"	"	45	"	"	
35	35	"	"	46	"	"	
1	1	Lwowska	Tr. 12	1	1921	Hs	
2	2	"	"	2	"	"	
3	3	"	"	3	"	"	
4	4	"	"	4	"	"	
5	5	"	"	5	"	"	
6	6	"	"	6	"	"	
7	7	"	"	7	"	"	
8	8	"	"	8	"	"	
9	9	"	"	9	"	"	
10	10	"	"	10	"	"	
11	11	"	"	11	"	"	
12	12	"	"	12	"	"	
13	13	"	"	76	"	"	
14	14	"	"	77	"	"	
15	15	"	"	78	"	"	
16	16	"	"	79	"	"	
17	17	"	"	80	"	"	

Nr p.	NrNr bież. w/g Dyr.	Dyrekcja	Seria parow.	NrNr parow.	Rok budowy	Rodzaj hamulca	Uwagi
18	18	Lwowska	Tr 12	81	1921	Hs	
19	19	"	"	82	"	"	
20	20	"	"	83	"	"	
21	21	"	"	84	"	"	
22	22	"	"	85	"	"	
23	23	"	"	86	"	"	
24	24	"	"	87	"	"	
25	25	"	"	88	"	"	
26	26	"	"	89	1922	"	
27	27	"	"	90	"	"	
28	28	"	"	91	"	"	
29	29	"	"	92	"	"	
30	1	Krakowska	"	53	1921	Hs	
31	2	"	"	55	"	"	
32	3	"	"	60	"	"	
33	4	"	"	63	"	"	
34	5	"	"	65	"	"	
1	1	Lwowska	Tp 3	1	1905	P	
2	2	"	"	3	1906	"	
3	3	"	"	14	1908	"	
4	4	"	"	16	1909	"	
5	5	"	"	18	1910	"	
6	6	"	"	21	"	"	
7	7	"	"	23	"	"	
8	8	"	"	24	"	"	
9	9	"	"	26	"	"	
10	10	"	"	33	1911	"	
11	11	"	"	34	"	"	
12	12	"	"	35	"	"	
13	13	"	"	36	"	"	
14	14	"	"	37	"	"	
15	15	"	"	39	"	"	
16	16	"	"	42	"	"	
17	17	"	"	46	"	"	
18	18	"	"	47	"	"	
19	1	Poznańska	Tp 3	2	1905	P	
20	2	"	"	6	1907	"	
21	3	"	"	11	1908	"	
22	4	"	"	20	1910	"	
23	5	"	"	22	"	"	
24	6	"	"	38	1911	"	
25	7	"	"	40	"	"	
26	8	"	"	43	"	"	
27	9	"	"	51	1912	"	
28	10	"	"	54	"	"	
29	11	"	"	55	"	"	
30	12	"	"	67	"	"	
31	13	"	"	68	"	"	
32	14	"	"	69	"	"	
33	15	"	"	78	1913	"	
34	1	Krakowska	Tp 3	29	1910	P	
35	2	"	"	31	1911	"	
36	3	"	"	32	"	"	
37	4	"	"	41	"	"	
38	5	"	"	44	"	"	
39	6	"	"	45	"	"	

Nr p.	NrNr bież. w/g Dyr.	Dyrekcja	Seria parow.	NrNr parow.	Rok budowy	Rodzaj hamulca	Uwagi
40	7	Krakowska	Tp 3	48	1911	P	
41	8	"	"	58	"	"	
42	9	"	"	61	"	"	
43	10	"	"	62	"	"	
44	11	"	"	70	1913	"	
45	12	"	"	77	"	"	
46	13	"	"	81	"	"	
47	14	"	"	5	1907	"	
48	15	"	"	7	"	"	
49	16	"	"	12	1908	"	
50	17	"	"	13	"	"	
51	18	"	"	12	"	"	
52	19	"	"	17	1910	"	
53	20	"	"	19	"	"	
54	21	"	"	25	"	"	
55	22	"	"	27	"	"	
1	1	Lwowska	Ol 12	9	1910	Hs	
2	2	"	"	10	"	"	
3	3	"	"	16	"	"	
4	4	"	"	26	1911	"	
5	5	"	"	27	"	"	
6	6	"	"	28	"	"	
7	7	"	"	32	1912	"	
8	8	"	"	35	"	"	
9	9	"	"	36	"	"	
10	10	"	"	38	"	"	
11	11	"	"	39	"	"	
12	12	"	"	42	"	"	
13	13	"	"	43	"	"	
14	14	"	"	45	"	"	
15	15	"	"	20	1910	"	
1	1	Poznańska	Tp 4	185	1916	P	
1	1	Lwowska	Tp 1	63	1906	P	
2	2	"	"	68	1907	"	
3	3	"	"	69	"	"	
4	4	"	"	74	"	"	
5	5	"	"	76	"	"	
6	6	"	"	77	"	"	
7	7	"	"	79	1908	"	
8	8	"	"	80	1907	"	
9	9	"	"	81	"	"	
10	10	"	"	82	1906	"	
11	11	"	"	91	1908	"	
12	12	"	"	96	"	"	
13	13	"	"	97	"	"	
14	14	"	"	116	1916	"	
15	15	"	"	124	"	"	
16	16	"	"	125	"	"	
17	17	"	"	126	"	"	
18	18	"	"	127	"	"	
19	19	"	"	129	"	"	
20	20	"	"	131	"	"	
21	21	"	"	140	"	"	
22	22	"	"	141	"	"	
23	1	Katowicka	Tp 1	70	1907	P	
24	2	"	"	93	1908	"	

Nr p.	NrNr bież. w/g Dyr.	Dyrekcja	Seria parow.	NrNr parow.	Rok budowy	Rodzaj hamulca	Uwagi
25	3	Katowicka	Tp. 1	95	1907	P	
26	4	"	"	119	1916	"	
27	5	"	"	136	1917	"	
28	6	"	"	138	"	"	
29	7	"	"	142	1916	"	
30	1	Krakowska	Tp. 1	101	1909	P	
31	2	"	"	104	"	"	
32	3	"	"	114	1916	"	
1	1	Warszawska	Tp. 2	93	1902	P	
2	2	"	"	107	1905	"	
3	3	"	"	141	1906	"	
4	4	"	"	153	1907	"	
5	5	"	"	154	"	"	
6	6	"	"	157	"	"	
7	7	"	"	182	"	"	
8	8	"	"	239	1909	"	
9	9	"	"	240	"	"	
10	10	"	"	271	"	"	
11	11	"	"	274	"	"	
12	12	"	"	275	"	"	
13	13	"	"	288	1911	"	
14	14	"	"	291	"	"	
15	15	"	"	277	1910	"	
16	1	Radomska	Tp. 2	229	1908	P	
17	2	"	"	260	1909	"	
18	3	"	"	263	"	"	
19	4	"	"	270	"	"	
20	5	"	"	272	"	"	
21	1	Poznańska	Tp. 2	110	1905	P	
22	2	"	"	130	1906	"	
23	3	"	"	208	1908	"	
24	4	"	"	261	1909	"	
25	5	"	"	289	1911	"	
26	1	Wileńska	Tp. 2	100	1903	P	
27	2	"	"	122	1905	"	
28	3	"	"	191	1907	"	
29	4	"	"	293	1911	"	
1	1	Lwowska	Tr. 11	4	1913	Hs	
2	2	"	"	6	"	"	
3	3	"	"	7	"	"	
4	4	"	"	8	"	"	
5	5	"	"	9	"	"	
6	6	"	"	10	"	"	
7	7	"	"	11	"	"	
8	8	"	"	12	"	"	
9	9	"	"	13	"	"	
10	10	"	"	14	"	"	
11	11	"	"	15	"	"	
12	12	"	"	17	"	"	
13	13	"	"	18	"	"	
14	14	"	"	19	"	"	
15	15	"	"	20	"	"	
16	16	"	"	21	"	"	
17	17	"	"	23	"	"	

Nr p.	NrNr bież. w/g Dyr.	Dyrekcja	Seria parow.	NrNr parow.	Rok budowy	Rodzaj hamulca	Uwagi
18	18	Lwowska	Tr. 11	24	1913	Hs	
19	19	"	"	25	"	"	
20	20	"	"	26	"	"	
21	21	"	"	27	"	"	
22	22	"	"	28	"	"	
23	23	"	"	31	"	"	
24	24	"	"	32	"	"	
25	25	"	"	33	"	"	
26	26	"	"	34	1914	"	
27	27	"	"	36	"	"	
28	28	"	"	37	"	"	
29	29	"	"	38	"	"	
30	30	"	"	40	"	"	
31	31	"	"	41	"	"	
32	32	"	"	42	"	"	
33	33	"	"	46	"	"	
34	34	"	"	47	"	"	
35	35	"	"	48	"	"	
36	36	"	"	49	"	"	
37	37	"	"	50	"	"	
38	38	"	"	52	1915	"	
39	39	"	"	53	"	"	
40	40	"	"	55	1916	"	
41	41	"	"	56	"	"	
42	42	"	"	57	"	"	
43	43	"	"	58	"	"	
44	44	"	"	59	"	"	
45	45	"	"	60	"	"	
46	46	"	"	61	"	"	
47	47	"	"	62	"	"	
48	48	"	"	63	"	"	
49	49	"	"	65	"	"	
50	50	"	"	69	"	"	
51	51	"	"	70	"	"	
52	52	"	"	71	"	"	
53	53	"	"	73	"	"	
54	54	"	"	74	"	"	
55	55	"	"	76	"	"	
56	56	"	"	78	"	"	
57	57	"	"	79	"	"	
58	58	"	"	80	"	"	
59	59	"	"	81	"	"	
60	60	"	"	82	"	"	
61	61	"	"	83	"	"	
62	62	"	"	84	"	"	
63	63	"	"	85	"	"	
64	64	"	"	87	"	"	
65	65	"	"	88	"	"	
66	66	"	"	92	"	"	
67	67	"	"	93	"	"	
68	68	"	"	94	"	"	
69	69	"	"	96	"	"	
70	70	"	"	97	"	"	
71	71	"	"	98	"	"	
72	72	"	"	99	"	"	
73	73	"	"	100	"	"	
74	74	"	"	103	"	"	
75	75	"	"	106	"	"	
76	76	"	"	107	"	"	
77	77	"	"	108	"	"	

Nr p.	NrNr bież. w/g Dyr.	Dyrekcja	Seria parow.	NrNr parow.	Rok budowy	Rodzaj hamulca	Uwagi
78	78	Lwowska	Tr 11	109	1916	Hs	
79	79	"	"	112	"	"	
80	80	"	"	113	"	"	
81	81	"	"	114	"	"	
82	82	"	"	115	"	"	
83	83	"	"	116	"	"	
84	84	"	"	117	"	"	
85	85	"	"	118	"	"	
86	86	"	"	119	"	"	
87	87	"	"	120	"	"	
88	88	"	"	121	"	"	
89	89	"	"	122	"	"	
90	90	"	"	123	"	"	
91	91	"	"	127	"	"	
92	92	"	"	128	"	"	
93	93	"	"	129	"	"	
94	94	"	"	130	"	"	
95	95	"	"	132	1917	"	
96	96	"	"	134	"	"	
97	97	"	"	137	"	"	
98	98	"	"	139	"	"	
99	99	"	"	142	"	"	
100	100	"	"	143	"	"	
101	101	"	"	144	"	"	
102	102	"	"	145	"	"	
103	1	Krakowska	Tr 11	5	1913	Hs	
104	2	"	"	16	"	"	
105	3	"	"	22	"	"	
106	4	"	"	29	"	"	
107	5	"	"	35	1914	"	
108	6	"	"	39	"	"	
109	7	"	"	43	"	"	
110	8	"	"	44	"	"	
111	9	"	"	45	"	"	
112	10	"	"	51	1915	"	
113	11	"	"	54	1916	"	
114	12	"	"	64	"	"	
115	13	"	"	66	"	"	
116	14	"	"	67	"	"	
117	15	"	"	72	"	"	
118	16	"	"	75	"	"	
119	17	"	"	77	"	"	
120	18	"	"	86	"	"	
121	19	"	"	91	"	"	
122	20	"	"	95	"	"	
123	21	"	"	101	"	"	
124	22	"	"	102	"	"	
125	23	"	"	104	"	"	
136	24	"	"	105	"	"	
127	25	"	"	110	"	"	
128	26	"	"	111	"	"	
129	27	"	"	124	"	"	
130	28	"	"	125	"	"	
131	29	"	"	126	"	"	
132	30	"	"	131	1917	"	
133	31	"	"	133	"	"	
134	32	"	"	135	"	"	
135	33	"	"	136	"	"	
136	34	"	"	138	"	"	

Nr p.	NrNr bież. w/g Dyr.	Dyrekcja	Seria parow.	NrNr parow.	Rok budowy	Rodzaj hamulca	Uwagi
137	35	Krakowska	Tr 11	140	1917	Hs	
138	36	"	"	141	"	"	
139	37	"	"	68	1916	"	
1	1	Toruńska	TKw 1	26	1913	"	
2	1	Katowicka	TKw 1	1	1907	P	
3	2	"	"	3	1909	"	
4	3	"	"	4	"	"	
5	4	"	"	8	1912	"	
6	5	"	"	9	"	"	
7	6	"	"	10	"	"	
8	7	"	"	11	"	"	
9	8	"	"	12	"	"	
10	9	"	"	13	"	"	
11	10	"	"	15	"	"	
12	11	"	"	16	"	"	
13	12	"	"	17	"	"	
14	13	"	"	18	"	"	
15	14	"	"	19	"	"	
16	15	"	"	20	"	"	
17	16	"	"	21	1913	"	
18	17	"	"	22	"	"	
19	18	"	"	23	"	"	
20	19	"	"	24	"	"	
21	20	"	"	25	"	"	
22	21	"	"	50	1920	"	
1	1	Radomska	TKp 1	34	1916	R	
2	2	"	"	35	"	"	
3	3	"	"	38	"	"	
4	1	Katowicka	TKp 1	1	1906	R	
5	2	"	"	2	1910	"	
6	3	"	"	3	1911	"	
7	4	"	"	4	"	"	
8	5	"	"	6	"	"	
9	6	"	"	8	"	"	
10	7	"	"	9	"	"	
14	8	"	"	10	1913	"	
12	9	"	"	11	"	"	
13	10	"	"	17	"	"	
1	1	Lwowska	OKm 11	1	1916	Hs	
2	2	"	"	2	"	"	
3	3	"	"	3	"	"	
4	4	"	"	4	"	"	
5	5	"	"	5	"	"	
6	6	"	"	6	"	"	
7	7	"	"	7	"	"	
8	8	"	"	8	"	"	
9	9	"	"	9	"	"	
10	10	"	"	10	"	"	

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8-26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 93400. 15.IX.37. 8400.